COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.9.2014
C(2014) 6494 final

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) N° …/.. DE LA COMMISSION

du 19.9.2014

complétant et modifiant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la construction des véhicules et les prescriptions générales relatives à la réception des véhicules agricoles et forestiers

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE L'ACTE DÉLÉGUÉ

a) Motivation et objectifs de l'acte délégué

L'expression «véhicules agricoles et forestiers» couvre une large gamme de types de véhicules différents ayant au moins deux essieux, par exemple des tracteurs à voie étroite, des tracteurs extra-larges, des tracteurs à chenilles, des remorques agricoles et des équipements tractés interchangeables, tels que des rouleaux, des charrues, des semoirs, etc.

Les prescriptions applicables à la réception par type des véhicules agricoles et forestiers restent énoncées dans la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules[1] (la «directive-cadre»).

Au cours du processus législatif ayant abouti à l'adoption du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers[2], qui abrogera la directive 2003/37/CE avec effet au 1er janvier 2016, les préoccupations essentielles suivantes ont été abordées concernant les dispositions actuelles relatives à la réception par type des nouveaux véhicules agricoles et forestiers:

– la complexité du cadre juridique;

– l'absence de prescriptions nécessaires afin de demander, sur une base volontaire, la réception CE par type d'un véhicule entier pour des catégories autres que T1, T2 et T3;

– les aspects de la sécurité au travail en rapport avec les prescriptions relatives à la réception par type;

– l'absence de cadre juridique pour les véhicules équipés de nouvelles technologies;

– la disponibilité sur le marché intérieur et l'immatriculation de certains véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes importés qui ne sont pas conformes aux prescriptions actuelles pour la réception par type des véhicules en matière de sécurité du travail;

– l'accès non discriminatoire aux informations sur la réparation et l'entretien, notamment celles relatives aux systèmes de diagnostic embarqués et aux protocoles de communication entre les tracteurs et les outils de diagnostic, à la reprogrammation des unités de contrôle et à l'interconnectivité avec les équipements tractés ou portés.

Sur la base des pouvoirs conférés dans le règlement (UE) 167/2013, le présent acte délégué consolide les prescriptions relatives à la réception par type en ce qui concerne la construction des véhicules agricoles et forestiers, les adapte au progrès technique et les simplifie autant que possible en renvoyant aux prescriptions internationales dans ce domaine (par exemple, les codes de l'OCDE ou les règlements de la CEE-ONU).

b) Dispositions existantes dans le domaine de l'acte délégué relatif à la construction des véhicules

– Directive-cadre 2003/37/CE;

[1] JO L 171 du 9.7.2003, p. 1.
[2] JO L 60 du 2.3.2013, p. 1.

– Directives 76/763/CEE[3], 78/764/CEE[4], 80/720/CEE[5], 86/297/CEE[6], 86/298/CEE[7], 86/415/CEE[8], 87/402/CE[9], 2009/57/CE[10], 2009/75/CE[11], 2009/76/CE[12] et 2009/144/CE[13].

La législation relative à la réception par type est traitée dans l'initiative CARS 21 lancée en 2005 pour procéder à un réexamen stratégique et réglementaire du secteur automobile en vue de guider la réflexion de la Commission sur les politiques futures dans ce domaine. CARS 21 répondait en partie aux inquiétudes, exprimées par des acteurs concernés de l'industrie automobile, selon lesquelles le coût cumulé de la réglementation avait une incidence négative sur la compétitivité et renchérissait inutilement les véhicules. Le rapport final de CARS 21 a conclu que, si la majeure partie de la législation en vigueur devait être maintenue dans un souci de protection des citoyens et de l'environnement, les modalités devraient être simplifiées par la voie d'une rationalisation et d'une harmonisation internationale. La Commission a planifié cette opération de simplification dans son *Deuxième rapport sur la mise en œuvre de la stratégie de simplification de l'environnement réglementaire*. Toute initiative prise doit être conforme à cette stratégie. Le renvoi aux règlements de la CEE-ONU qui remplacent la législation actuelle de l'UE constitue un moyen particulièrement efficace de réduire la complexité et la charge qui pèse sur les constructeurs de véhicules, les autorités compétentes en matière de réception et les services techniques.

Une autre possibilité consiste à faire référence aux codes élaborés par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) ou aux normes CEN/Cenelec ou ISO, qui sont directement accessibles au public et dont il est fait mention dans lesdits codes.

Pour ces raisons, le présent acte délégué concernant la construction des véhicules et les prescriptions générales énonce des dispositions techniques détaillées et des procédures d'essai renvoyant à l'acte de codécision – le règlement (UE) n° 167/2013 – pour contribuer à atteindre les objectifs de l'UE en matière de sécurité routière, de sécurité au travail et d'application de règles uniformes pour les constructeurs de véhicules et autres parties prenantes dans la construction des véhicules agricoles et forestiers. De plus, des modalités détaillées telles que les dispositions relatives à la réception par type, les prescriptions concernant la conformité de la production, les prescriptions concernant la communication des informations nécessaires à la réparation et à l'entretien et la procédure d'évaluation des services techniques sont fixées dans le présent acte délégué complétant le règlement (UE) n° 167/2013.

2. CONSULTATIONS PRÉALABLES À L'ADOPTION DE L'ACTE DÉLÉGUÉ

Lors de la préparation du présent acte, la Commission a entrepris des consultations appropriées auprès d'experts au niveau des acteurs industriels, des partenaires sociaux et des États membres. Une étude commandée par la Commission a apporté une expertise supplémentaire.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE L'ACTE DÉLÉGUÉ

a) Base juridique

3 JO L 262 du 27.9.1976, p. 135.
4 JO L 255 du 18.9.1978, p. 1.
5 JO L 194 du 28.7.1980, p. 1.
6 JO L 186 du 8.7.1986, p. 19.
7 JO L 186 du 8.7.1986, p. 26.
8 JO L 240 du 26.8.1986, p. 1.
9 JO L 220 du 8.8.1987, p. 1.
10 JO L 261 du 3.10.2009, p. 1.
11 JO L 261 du 3.10.2009, p. 40.
12 JO L 201 du 1.8.2009, p. 18.
13 JO L 27 du 30.1.2010, p. 33.

La base juridique du présent acte délégué est le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers.

b) Choix des instruments

Le recours à un règlement est jugé approprié car il donne l'assurance requise du respect des dispositions sans nécessiter de transposition dans la législation des États membres.

Le règlement (UE) 167/2013 a recours à «l'approche à plusieurs niveaux», laquelle a été introduite initialement à la demande du Parlement européen et est utilisée pour d'autres actes législatifs dans le domaine de la réception UE par type des véhicules à moteur. Cette approche prévoit un processus législatif en trois étapes:

– les dispositions essentielles et le champ d'application sont établis par le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil, sur la base de l'article 114 du TFUE, selon la procédure législative ordinaire;

– les prescriptions techniques découlant des dispositions essentielles sont définies dans quatre actes délégués (article 290 du TFUE):

  a) un règlement établissant des prescriptions en matière de performances environnementales et de performances de l'unité de propulsion;

  b) un règlement établissant des prescriptions relatives à la sécurité fonctionnelle des véhicules;

  c) un règlement établissant des prescriptions en matière de freinage des véhicules;

  d) un règlement établissant des prescriptions concernant la construction des véhicules et des prescriptions d'ordre général concernant la réception par type et portant notamment sur:

    1) les modalités des procédures de réception par type;

    2) les modalités en matière de conformité de la production;

    3) l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien;

    4) les structures de protection contre le renversement («ROPS»);

    5) les structures de protection contre la chute d'objets («FOPS»);

    6) les sièges de passagers;

    7) l'exposition sonore du conducteur;

    8) le siège du conducteur;

    9) l'espace de manœuvre et l'accès au poste de conduite, y compris la protection contre les glissades, les trébuchements et les chutes;

    10) les prises de force;

    11) la protection des éléments moteurs;

    12) les ancrages de ceinture de sécurité;

    13) les ceintures de sécurité;

    14) la protection du conducteur contre la pénétration d'objets (structures de protection du conducteur, «OPS»);

    15) la protection du conducteur contre les substances dangereuses;

16) la protection contre l'exposition à des pièces ou matériaux à des températures extrêmes;

17) le manuel d'utilisation;

18) les dispositifs de commande, notamment la sécurité et la fiabilité des systèmes de contrôle et des dispositifs d'arrêt d'urgence et automatique;

19) la protection contre les risques mécaniques, autres que ceux mentionnés aux points 4), 5), 10), et 14), notamment la protection contre les surfaces rugueuses, les arêtes et les angles vifs, les ruptures de tuyaux transportant des fluides et les mouvements incontrôlés du véhicule;

20) l'utilisation et l'entretien, y compris le nettoyage en toute sécurité du véhicule;

21) les protecteurs et les dispositifs de protection;

22) les informations, les avertissements et les marquages;

23) les matériaux et les produits;

24) les batteries;

25) les normes de performance et l'évaluation des services techniques;

– un acte d'exécution (article 291 du TFUE) énonce les dispositions administratives concernant la fiche de renseignements, les définitions de la fiche de réception par type, le certificat de conformité et les prescriptions associées en matière de conformité de la production, etc.

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) N° …/.. DE LA COMMISSION

du 19.9.2014

complétant et modifiant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la construction des véhicules et les prescriptions générales relatives à la réception des véhicules agricoles et forestiers

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers[14], et notamment son article 18, paragraphe 4, son article 20, paragraphe 8, son article 27, paragraphe 6, son article 28, paragraphe 6, son article 49, paragraphe 3, son article 53, paragraphe 12, son article 60, paragraphe 1, et ses articles 61 et 70,

considérant ce qui suit:

(1) Le présent règlement vise à définir les prescriptions techniques et les méthodes d'essai requises pour la construction des véhicules agricoles et forestiers, afin de minimiser le risque de blessure pour les personnes travaillant sur ou avec le véhicule.

(2) Par la décision 97/836/CE du Conseil[15], l'Union a adhéré à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord révisé de 1958»). Dans sa communication intitulée «CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en Europe», la Commission a souligné que l'acceptation de règlements internationaux au titre de l'accord de la CEE-ONU de 1958 constituait la meilleure manière de supprimer les obstacles non tarifaires au commerce.

(3) La possibilité d'appliquer les règlements de la CEE-ONU aux fins de la réception UE par type de véhicules est prévue par le règlement (UE) n° 167/2013. Les règlements de la CEE-ONU faisant partie intégrante des prescriptions pour la réception UE par type d'un véhicule contribuent à éviter les doubles emplois non seulement dans les prescriptions techniques mais également dans les procédures de certification et les démarches administratives. De plus, une réception par type qui s'appuie directement sur des normes internationalement admises devrait améliorer l'accès aux marchés des pays tiers, en particulier de ceux qui sont

[14] JO L 60 du 2.3.2013, p. 1.

[15] Décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord révisé de 1958») (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78).

parties contractantes à l'accord révisé de 1958, et donc accroître la compétitivité de l'industrie de l'Union.

(4) Dans un intérêt de clarté, de prévisibilité, de rationalité et de simplification, et afin de réduire la charge qui pèse sur les constructeurs de véhicules, les services techniques et les autorités compétentes en matière de réception par type, le règlement (UE) n° 167/2013 prévoit la reconnaissance, aux fins de la réception UE par type, des rapports d'essais établis sur la base des codes de l'Organisation de coopération et de développement économiques, en lieu et place des rapports d'essais établis sur la base dudit règlement ou des actes délégués adoptés en vertu dudit règlement. Il convient, par conséquent, d'établir une liste des codes de l'OCDE dont l'objet relève du champ d'application du présent règlement et qui peuvent servir de bases aux rapports d'essais reconnus aux fins de la réception UE par type.

(5) Dans le but d'adapter au progrès technique les dispositions concernant la construction des véhicules agricoles et forestiers, les versions les plus récentes de normes du CEN/Cenelec ou de l'ISO qui sont accessibles au public devraient être rendues applicables en ce qui concerne certaines exigences.

(6) En vue de réduire les coûts des constructeurs en cessant d'exiger qu'ils construisent des prototypes pour obtenir la réception UE par type, le présent règlement énonce des conditions détaillées relatives aux essais virtuels et aux essais effectués en interne par les constructeurs. Les constructeurs ne souhaitant pas profiter des méthodes d'essai virtuel devraient être autorisés à continuer d'utiliser les méthodes d'essai physique existantes.

(7) La méthode d'essai virtuel devrait garantir le même niveau de confiance dans les résultats que l'essai physique. Il convient donc de définir des conditions appropriées pour assurer que le constructeur ou le service technique puisse valider correctement les modèles mathématiques utilisés.

(8) Les contrôles de la conformité des véhicules, des composants ou des entités techniques distinctes tout le long du processus de production constituent un élément essentiel du processus de réception UE par type. Les procédures en matière de conformité de la production pour les véhicules agricoles et forestiers devraient être améliorées et alignées sur les procédures similaires applicables aux véhicules de transport de passagers.

(9) Les méthodes virtuelles ne devraient pas être admises dans le cadre des essais portant sur la conformité de la production, même si elles ont été utilisées aux fins de la réception par type, parce qu'à ce stade, un essai physique du véhicule existant ne constitue pas une charge superflue pour le constructeur.

(10) Les dispositions du règlement (UE) n° 167/2013 concernant l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien s'appuient, en grande partie, sur le règlement (CE) n° 595/2009[16] du Parlement européen et du Conseil. Afin d'adopter l'approche harmonisée pour l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien prévue dans ce règlement, il est approprié de reprendre, dans le présent règlement, les dispositions relatives à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien énoncées dans le règlement (CE) n° 582/2011[17] de la Commission et de les adapter aux spécificités du secteur des véhicules agricoles et forestiers.

---

16 Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

17 Règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des

(11) En particulier, il est approprié d'adopter des prescriptions et procédures spécifiques pour l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules dans le cas d'une production de faible volume, de manière à éviter une charge disproportionnée. Il est également approprié d'établir des procédures spécifiques pour l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules dans le cas d'une réception par type multi-étapes, de manière à tenir compte du fait qu'il y a plus d'un constructeur concerné.

(12) En ce qui concerne les types de véhicules des catégories R et S, les chiffres introduits pour classer les constructeurs à faible volume devraient tenir compte du fait que le règlement (UE) n° 167/2013 ne prévoit pas la réception nationale par type de petites séries pour ces types de véhicules et que ces catégories de véhicules ne peuvent être entièrement exemptées de l'obligation de fournir les informations sur la réparation et l'entretien des véhicules au titre dudit règlement. Si l'annexe II dudit règlement était modifiée de manière à étendre aux catégories R et S la possibilité d'accorder la réception nationale par type de petites séries, la Commission devrait envisager de réduire ces chiffres.

(13) Des dispositions harmonisées relatives à l'accès aux informations sur le système de diagnostic embarqué (OBD) et sur la réparation et l'entretien des véhicules sont nécessaires pour améliorer la concurrence effective au sein du marché intérieur et le fonctionnement de ce dernier, en particulier en ce qui concerne la libre circulation des marchandises, la liberté d'établissement et la liberté de prestation de services pour les opérateurs indépendants de réparation et d'entretien de véhicules. Une bonne part de ces informations concerne le système OBD et son interaction avec d'autres systèmes du véhicule. Il convient d'établir les spécifications techniques que les sites internet des constructeurs devraient respecter, ainsi que des mesures ciblées visant à assurer un accès raisonnable pour les petites et moyennes entreprises.

(14) Des normes communes pour la reprogrammation des unités de contrôle électroniques, convenues avec les acteurs concernés, peuvent faciliter l'échange d'informations entre les constructeurs et les prestataires de services. Il convient donc que les constructeurs utilisent ces normes communes. Néanmoins, afin de réduire la charge imposée aux constructeurs de véhicules, un temps d'adaptation approprié pour leur mise en œuvre devrait être prévu dans le présent règlement.

(15) Afin de maintenir alignées les prescriptions techniques reprises dans le présent règlement délégué de la Commission avec les prescriptions des directives distinctes abrogées par le règlement (UE) n° 167/2013 et avec les prescriptions des codes normalisés de l'OCDE, le point de référence du siège (S) et le point de repère du siège (SIP) devraient être maintenus inchangés.

(16) Pour permettre la réception UE par type, selon chacune des annexes énumérées dans l'annexe II, des mêmes types de tracteurs que ceux réceptionnés conformément aux codes de l'OCDE correspondants et pour permettre effectivement de reconnaître les rapports d'essais de l'OCDE aux fins de la réception UE par type, le domaine technique d'application des prescriptions de l'UE devrait être aligné sur le domaine d'application des codes normalisés de l'OCDE.

(17) Pour indiquer clairement que certaines prescriptions de la législation de l'Union sont entièrement alignées sur les prescriptions énoncées dans les codes normalisés de l'OCDE, le texte des prescriptions et la numérotation utilisée dans certaines annexes devraient être identiques au texte et à la numérotation du code normalisé de l'OCDE correspondant.

---

véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 167 du 25.6.2011, p. 1).

(18) Afin de réduire le nombre de blessures et d'accidents mortels causés par l'omission de relever la structure rabattable de protection contre le renversement (ROPS) montée à l'avant des tracteurs à voie étroite dans des situations potentiellement dangereuses, de nouvelles prescriptions fondées sur une approche ergonomique devraient être incluses dans l'annexe IX afin de faciliter et d'encourager le relèvement de la structure ROPS, si nécessaire.

(19) Comme les tracteurs utilisés dans des applications forestières sont exposés à des niveaux d'énergie plus élevés que ceux utilisés dans des applications agricoles en cas de chute ou de pénétration d'objets, des prescriptions plus strictes pour les structures de protection contre ces objets devraient être requises dans le cas des tracteurs équipés pour des applications forestières.

(20) Si bon nombre des prescriptions énoncées dans le présent règlement ont été reprises de directives abrogées, des modifications importantes devraient être introduites si nécessaire, pour les adapter au progrès technique, en étendre le champ d'application à d'autres catégories de véhicules ou renforcer le niveau de sécurité en ce qui concerne, par exemple, l'accès au poste de conduite, les sorties de secours, les dispositifs de commande et leur emplacement, le manuel d'utilisation, les avertissements, symboles et pictogrammes, la protection contre les surfaces chaudes, les points de graissage, les points de levage, le capot moteur, la vitesse de combustion du matériau de la cabine, les coupe-batterie, etc.

(21) Comme le champ d'application de la directive 80/720/CEE du Conseil n'incluait pas les tracteurs de la catégorie T2 ni les tracteurs de la catégorie T.4.3 ayant un déport de la cabine supérieur à 100 mm, les prescriptions concernant l'espace de manœuvre et le nombre de sorties de secours devraient être adaptées pour couvrir toutes les catégories de tracteurs.

(22) Comme bon nombre des prescriptions et méthodes d'essai reprises de directives abrogées s'appliquent uniquement aux tracteurs équipés de pneumatiques, des prescriptions et méthodes d'essai spécifiques devraient être établies pour les tracteurs à chenilles, notamment en ce qui concerne le niveau sonore à l'oreille du conducteur, l'accès au poste de conduite, les dispositifs de commande, etc.

(23) Il en va de même des véhicules de catégories R et S, pour lesquels des exigences et méthodes d'essai devraient être prescrites en ce qui concerne les protecteurs et les dispositifs de protection, les informations contenues dans le manuel d'utilisation, les avertissements et marquages et la protection contre d'autres risques mécaniques, comme le basculement des remorques.

(24) En outre, les véhicules des catégories R et S devraient satisfaire aux prescriptions de la directive 2006/42/CE[18] du Parlement européen et du Conseil, le cas échéant.

(25) Pour autant que le niveau de sécurité soit maintenu, des prescriptions et procédures d'essai alternatives devraient être autorisées pour les tracteurs équipés d'un siège à enfourcher et d'un guidon, afin de prendre en compte leurs caractéristiques techniques spécifiques. Tel est le cas de certaines prescriptions et procédures d'essai concernant le siège du conducteur, les dispositifs de commande et la protection des éléments moteurs.

(26) La référence aux prescriptions de la législation relative aux véhicules de transport de passagers concernant les ceintures de sécurité et leurs ancrages, indiquée dans la directive abrogée 2003/37/CE, devrait être remplacée par des prescriptions adaptées aux spécificités des tracteurs agricoles et forestiers.

---

[18] Directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relative aux machines et modifiant la directive 95/16/CE (JO L 157 du 9.6.2006, p. 24).

(27) Afin de permettre aux autorités compétentes en matière de réception par type d'évaluer la conformité aux prescriptions concernant la protection contre les substances dangereuses énoncées dans le présent règlement, lesdites prescriptions devraient s'appuyer sur le niveau de protection assuré par le type de tracteur au lieu de l'utilisation possible d'un véhicule donné. Le niveau de protection requis pour chaque utilisation particulière de chaque substance dangereuse devrait être déterminé conformément à la législation de l'UE et/ou nationale pertinente.

(28) Afin d'assurer que les services techniques satisfassent au même niveau élevé de performance dans tous les États membres, le présent règlement devrait définir les normes auxquelles les services techniques doivent se conformer, ainsi que la procédure pour l'évaluation de cette conformité et pour l'accréditation de ces services.

(29) Aux fins de la réception nationale par type accordée conformément au règlement (UE) n° 167/2013, les États membres devraient être libres d'établir des prescriptions concernant la construction qui diffèrent de celles contenues dans le présent règlement. Ils devraient toutefois avoir l'obligation de réceptionner des types de véhicules, de systèmes, de composants et d'entités techniques distinctes conformes aux prescriptions du présent règlement.

(30) Plusieurs entrées de l'annexe I du règlement (UE) n° 167/2013 devraient être modifiées afin de permettre d'énoncer des prescriptions pour d'autres catégories de véhicules, le cas échéant.

(31) Le présent règlement devrait s'appliquer à partir de la date d'application du règlement (UE) n° 167/2013,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I
OBJET ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

Le présent règlement établit les prescriptions techniques détaillées et les procédures d'essai concernant la conception, la construction et l'assemblage des véhicules pour la réception des véhicules agricoles et forestiers et de leurs systèmes, composants et entités techniques distinctes, les modalités et prescriptions détaillées concernant les procédures de réception par type, les essais virtuels et la conformité de la production, les spécifications techniques en ce qui concerne l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien, ainsi que les normes et critères de performance pour l'évaluation des services techniques conformément au règlement (UE) n° 167/2013.

Article 2

Définitions

Les définitions suivantes s'appliquent:

1) Par «point de référence du siège (S)», on entend le point d'intersection, situé dans le plan médian longitudinal du siège, entre le plan tangentiel au bas du dossier rembourré et un plan horizontal. Ce plan horizontal coupe la surface inférieure du panneau d'assise du siège, 150 mm en avant du point de référence du siège (S) comme déterminé dans l'appendice 8 de l'annexe XIV.

2) Par «dispositif de commande», on entend tout dispositif dont l'actionnement direct permet de modifier l'état ou le fonctionnement du tracteur ou d'un matériel qui y est attelé.

3) Par «bouclier», on entend un dispositif de protection situé immédiatement devant une partie dangereuse et qui, seul ou avec d'autres parties de la machine, protège du contact avec la partie dangereuse de tous les côtés.

4) Par «protecteur», on entend un dispositif de protection qui, au moyen d'une rambarde, d'une grille ou d'un dispositif similaire, assure la distance de sécurité nécessaire pour éviter le contact avec la partie dangereuse.

5) Par «capot», on entend un dispositif de protection situé devant la partie dangereuse et qui protège du contact avec celle-ci du côté couvert.

6) Par «solidement fixés», on entend que les dispositifs de protection ne peuvent être enlevés qu'à l'aide d'outils.

7) Par «surface chaude», on entend toute surface métallique du tracteur qui atteint, au cours de l'utilisation normale prévue par le constructeur, une température supérieure à 85 °C ou toute surface en plastique qui atteint une température supérieure à 100 °C.

CHAPITRE II
CONSTRUCTION DES VÉHICULES ET PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES RELATIVES À LA RÉCEPTION PAR TYPE

Article 3

Obligations générales des constructeurs concernant la construction des véhicules

1. Les constructeurs équipent les véhicules agricoles et forestiers de systèmes, composants et entités techniques distinctes concernant la sécurité au travail qui sont conçus, construits et assemblés de telle sorte que le véhicule, lorsqu'il est utilisé dans des conditions normales et entretenu selon les prescriptions du constructeur, puisse satisfaire aux prescriptions techniques détaillées et aux procédures d'essai visées aux articles 4 à 32.

2. Les constructeurs démontrent à l'autorité compétente en matière de réception, au moyen d'essais de démonstration physiques, que les véhicules agricoles et forestiers mis à disposition sur le marché, immatriculés ou mis en service dans l'Union sont conformes aux prescriptions techniques détaillées et aux procédures d'essai visées aux articles 4 à 32.

3. Les constructeurs veillent à ce que les pièces et équipements de rechange qui sont mis à disposition sur le marché ou mis en service dans l'Union soient conformes aux prescriptions techniques détaillées et aux procédures d'essai visées dans le présent règlement. Un véhicule agricole ou forestier réceptionné équipé d'une telle pièce ou d'un tel équipement de rechange satisfait aux mêmes prescriptions d'essai et valeurs limites de performances qu'un véhicule équipé d'une pièce ou d'un équipement d'origine.

4. Les constructeurs veillent à ce que les procédures de réception par type visant à vérifier la conformité de la production soient suivies en ce qui concerne les prescriptions détaillées relatives à la construction des véhicules énoncées dans le présent règlement.

Article 4

Application des règlements de la CEE-ONU

Les règlements de la CEE-ONU et leurs amendements, énumérés dans l'annexe I du présent règlement, s'appliquent à la réception par type des véhicules agricoles et forestiers, sous réserve des conditions énoncées dans le présent règlement.

Article 5

Reconnaissance des rapports d'essais publiés sur la base des codes de l'OCDE aux fins de la réception UE par type

Conformément à l'article 50 du règlement (UE) n° 167/2013, les rapports d'essais publiés sur la base des codes de l'OCDE indiqués dans l'annexe II du présent règlement sont reconnus, aux fins de la réception UE par type, en lieu et place des rapports d'essais établis sur la base du présent règlement.

Article 6

Modalités des procédures de réception par type, y compris les prescriptions relatives aux essais virtuels

Les modalités des procédures de réception par type, visées à l'article 20, paragraphe 8, du règlement (UE) n° 167/2013, et les prescriptions relatives aux essais virtuels, visées à l'article 27, paragraphe 6, dudit règlement, sont énoncées dans l'annexe III du présent règlement.

Article 7

Modalités en matière de conformité de la production

Les modalités en matière de conformité de la production, visées à l'article 28, paragraphe 6, du règlement (UE) n° 167/2013, sont énoncées dans l'annexe IV du présent règlement.

Article 8

Prescriptions relatives à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien

Les prescriptions relatives à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien, visées à l'article 53, paragraphe 12, du règlement (UE) n° 167/2013, sont énoncées dans l'annexe V du présent règlement.

Article 9

Prescriptions relatives aux structures de protection contre le renversement (essais dynamiques)

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux structures de protection contre le renversement en ce qui concerne les essais dynamiques des véhicules des catégories T1, T4.2 et T4.3, visées à l'article 18, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe VI du présent règlement.

Article 10

Prescriptions relatives aux structures de protection contre le renversement (tracteurs à chenilles)

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux structures de protection contre le renversement en ce qui concerne les tracteurs à chenilles des catégories C1, C2, C4.2 et C4.3, visées à l'article 18, paragraphe 2, point a) du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe VII du présent règlement.

Article 11

Prescriptions relatives aux structures de protection contre le renversement (essais statiques)

En lieu et place des prescriptions énoncées aux articles 9 et 10, les constructeurs peuvent choisir de se conformer aux prescriptions du présent article lorsque le type de véhicules relève du champ d'application indiqué dans l'annexe VIII du présent règlement. Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux structures de protection contre le renversement en ce qui concerne les essais statiques des véhicules des catégories T1/C1, T4.2/C4.2 et T4.3/C4.3, visées à l'article 18, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe VIII du présent règlement.

Article 12

Prescriptions relatives aux structures de protection contre le renversement montées à l'avant des tracteurs à voie étroite

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux structures de protection contre le renversement montées à l'avant des tracteurs à voie étroite des catégories T2, T3 et T4.3, visées à l'article 18, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément à l'annexe IX du présent règlement.

Article 13

Prescriptions relatives aux structures de protection contre le renversement montées à l'arrière des tracteurs à voie étroite

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux structures de protection montées à l'arrière des tracteurs à voie étroite des catégories T2/C2, T3/C3 et T4.3/C4.3, visées à l'article 18, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe X du présent règlement.

Article 14

Prescriptions relatives aux structures de protection contre la chute d'objets

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux structures de protection contre la chute d'objets pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XI du présent règlement.

Article 15

Prescriptions relatives aux sièges de passagers

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux sièges de passagers pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2, point c), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XII du présent règlement.

Article 16

Prescriptions relatives à l'exposition sonore du conducteur

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives à l'exposition sonore du conducteur pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2, point d), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XIII du présent règlement.

Article 17

Prescriptions relatives au siège du conducteur

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives au siège du conducteur pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2, point e), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XIV du présent règlement.

Article 18

Prescriptions relatives à l'espace de manœuvre et à l'accès au poste de conduite

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives à l'espace de manœuvre et à l'accès au poste de conduite pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2, point f), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XV du présent règlement.

Article 19

Prescriptions relatives aux prises de force

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux prises de force pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2, point g), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XVI du présent règlement.

Article 20

Prescriptions relatives à la protection des éléments moteurs

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives à la protection des éléments moteurs pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2, point h), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XVII du présent règlement.

Article 21

Prescriptions relatives aux ancrages de ceinture de sécurité

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux ancrages de ceinture de sécurité pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2, point i), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XVIII du présent règlement.

Article 22

Prescriptions relatives aux ceintures de sécurité

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux ceintures de sécurité pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2, point j), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XIX du présent règlement.

Article 23

Prescriptions relatives à la protection contre la pénétration d'objets

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives à la protection contre la pénétration d'objets pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2, point k), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XX du présent règlement.

Article 24

Prescriptions relatives aux systèmes d'échappement

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux systèmes d'échappement pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2, point l), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XXI du présent règlement.

Article 25

Prescriptions relatives au manuel d'utilisation

Les prescriptions relatives au manuel d'utilisation, y compris les aspects relatifs à la protection contre les substances dangereuses ainsi qu'à l'utilisation et à l'entretien du véhicule, pour les véhicules des catégories T, C, R et S, visées à l'article 18, paragraphe 2, points l), n) et q), du règlement (UE) n° 167/2013, sont énoncées dans l'annexe XXII du présent règlement.

Article 26

Prescriptions relatives aux dispositifs de commande, notamment à la sécurité et à la fiabilité des systèmes de contrôle et des dispositifs d'arrêt d'urgence et automatique

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux dispositifs de commande, notamment à la sécurité et à la fiabilité des systèmes de contrôle et des dispositifs d'arrêt d'urgence et automatique pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2, point o), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XXIII du présent règlement.

Article 27

Prescriptions relatives à la protection contre les autres risques mécaniques

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives à la protection contre les risques mécaniques, notamment les aspects relatifs à la protection contre les surfaces rugueuses, les arêtes et les angles vifs, les ruptures de tuyaux transportant des fluides et les mouvements incontrôlés du véhicule, autres que ceux mentionnés aux articles 9 à 14, 19 et 23, pour les véhicules des catégories T, C, R et S, visées à l'article 18, paragraphe 2, point p), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XXIV du présent règlement.

Article 28

Prescriptions relatives aux protecteurs et aux dispositifs de protection

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux protecteurs et aux dispositifs de protection pour les véhicules des catégories T, C, R et S, visées à l'article 18, paragraphe 2, point r), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XXV du présent règlement.

Article 29

Prescriptions relatives aux informations, aux avertissements et aux marquages

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux informations, aux avertissements et aux marquages, y compris les aspects relatifs aux signaux d'avertissement concernant le freinage ainsi qu'à l'utilisation et à l'entretien du véhicule, pour les véhicules des catégories T, C, R et S, visées à l'article 18, paragraphe 2, point s), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XXVI du présent règlement.

Article 30

Prescriptions relatives aux matériaux et aux produits

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux matériaux et aux produits pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2, point t), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XXVII du présent règlement.

Article 31

Prescriptions relatives aux batteries

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives aux batteries pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2, point u), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XXVIII du présent règlement.

Article 32

Prescriptions relatives à la protection contre les substances dangereuses

Les procédures d'essai et les prescriptions relatives à la protection contre les substances dangereuses pour les véhicules des catégories T et C, visées à l'article 18, paragraphe 2,

point l), du règlement (UE) n° 167/2013, sont appliquées et vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XXIX du présent règlement.

CHAPITRE III
PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX SERVICES TECHNIQUES

Article 33

Normes de performance et évaluation des services techniques

Les services techniques se conforment aux normes de performance et à la procédure relative à leur évaluation visées à l'article 61 du règlement (UE) n° 167/2013; celles-ci sont vérifiées conformément aux dispositions de l'annexe XXX du présent règlement.

Article 34

Autorisation des essais en interne

Les essais en interne réalisés par les services techniques internes, visés à l'article 60, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 167/2013, ne peuvent être effectués que s'ils sont autorisés par les dispositions de l'annexe III du présent règlement.

CHAPITRE IV
RÉCEPTION NATIONALE PAR TYPE DE VÉHICULES, SYSTÈMES, COMPOSANTS OU ENTITÉS TECHNIQUES DISTINCTES

Article 35

Réception nationale par type de véhicules, systèmes, composants ou entités techniques distinctes

Les autorités nationales ne peuvent pas refuser d'accorder la réception nationale par type à un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique distincte pour des raisons ayant trait aux prescriptions relatives à leur construction lorsque le véhicule, le système, le composant ou l'entité technique distincte en question satisfait aux prescriptions énoncées dans le présent règlement.

CHAPITRE V
DISPOSITIONS FINALES

Article 36

Modifications de l'annexe I du règlement (UE) n° 167/2013

L'annexe I du règlement (UE) n° 167/2013 est modifiée comme suit:

1) à la ligne n° 39, les entrées correspondant aux catégories de véhicules Ca et Cb sont remplacées par «X»;

2) à la ligne n° 41, les entrées correspondant aux catégories de véhicules T2a et T2b sont remplacées par «X»;

3) à la ligne n° 43, les entrées correspondant aux catégories de véhicules Ca et Cb sont remplacées par «X»;

4) à la ligne n° 44, les entrées correspondant aux catégories de véhicules Ca et Cb sont remplacées par «X».

Article 37

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Il s'applique à partir du 1er janvier 2016.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 19.9.2014

Par la Commission
Le président,
José Manuel BARROSO